The Future Is PUBLIC TRANSPORT

KOREAN

Public transport global coalition statement

기후 위기를 막아내려면 모든 사람들이 대중교통을 이용하게 할 수 있어야 합니다

버스든 트램이든 혹은 지하철이든, 자동차 대신 대중교통을 이용하는 것은 기후 위기를 멈추기 위해 사람들이 취할 수 있는 가장 효과적인 조치 중 하나입니다. 최근 IPCC 보고서에 의하면인류에 대한 가장 큰 위협입니다.[01] 대중교통은 복합적인 전 지구적 문제에 대한 가장 간단한 해결책입니다. 하지만 공평한 접근성 없이 모든 사람이 대중교통을 이용할 수 있는 것이 아닙니다.

도심에 거주하는 모든 사람은 각자 집으로부터 도보로 10분 거리 이내에서 안전하고 빈번하고 적정가의 접근 가능한 대중교통에 접근할 수 있어야 합니다.[02] 우리는 집합적으로 도시 내에서 대중교통 여정 비율을 두 배로 하는 친환경의 정당한 회복에 투자하고, 2030년까지 "배출 제로" 대중교통으로 정당한 전환(just transition)으로 전진해야만 합니다.[03] 이러한 변혁 없이는 국가들이 이번 0년에 배출량을 절반으로 줄이고 지구 기온 상승을 1.5°C로 제한하는 긴급한 목표를 이행하기는 불가능할 것입니다.

전 세계적으로, 수백만 명의 사람들이 이미 대중교통으로 전환하였고, 새로운 조사 결과 자카르타부터 요하네스버그까지, 런던부터 밀라노까지 전 세계 도시에서 주민 4분의 3 이상이 COVID-19 경제 회복 패키지의 일환으로 대중교통에 대한 투자에 우선순위를 두는 국가 정부 정책을 지지하고 있습니다.[04]

대중교통은 또한 지방과 도시 근교 지역 및 임시 거주 지역 주민들이 도시의 고용 및 필수 서비스에 접근할 수 있게 하는 데 필수적이지만, 이에 대해 편리하게 접근할 수 있는 세계 인구는 절반에 불과합니다.[05]

이는 대중교통에 대한 더 대폭적인 투자에 대한 전 지구적인 촉구이며, 이러한 투자 없이 이 세계는 기후 목표를 달성할 수 없을 것입니다. 우리는 몇몇 세계 도시의 리더로서, 노동조합의 리더이고 교통 당국의 리더로서, 대중교통 시스템에 대한 접근성을 향상하고 증진하는 데 헌신을 약속합니다. 근로자와 시민 사회 단체 단체들이 지원을 보태고 있습니다. 우리는 각국 정부에 우리와 뜻을 함께 이를 구현하기 위해 필요한 조치를 취할 것을 촉구합니다.

당장 배출량을 대폭 줄여야 합니다. 현재 교통은 화석 연료 연소로 인한 CO2 배출량의 4분의 1을 차지하고 있습니다.[06] 대중교통의 개선과 확대, 탈탄소화는 우리가 온실가스 배출을 줄이는 가장 긴급하고 강력한 지렛대 중 하나입니다. 대중교통에 대한 지속 가능한 장기 투자는 또한 도시들을 포용적이고, 안전하고, 회복력 있고 지속 가능하게 만들기 위한 UN 지속 가능 발전 목표 11(UN Sustainable Development Goal 11)의 세부 목표를 달성해 팬데믹 이후 세계에서 모두를 위한 괜찮은 일자리와 직장 및 더 나은 건강에 대한 접근성, 삶의 질을 창출 및 유지할 것입니다.

대중교통 강화의 장점:

01 https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg1/downloads/report/IPCC_AR6_WGI_Full_Report.pdf

02 이 비전은 ITDP의 '빈번한 교통 시스템과 가까운 사람들(People Near Frequent Transit)' 지표에서 영향을 받아 탄생했습니다. https://naindicators.itdp.org/

03 맥킨지(McKinsey) 데이터에 의하면, 지구 온도 상승을 1.5도로 제한하려면 도시에서 이루어지는 여정(마일)의 40~80%가 도보, 자전거 및 대중교통으로 이루어져야 합니다. 유동비율을 사용하면 대중교통의 경우 약 30~60%가 됩니다. 구글 Environmental Insights Explorer의 팬데믹 이전 데이터(2019년)에 의하면 60개 도시에서 이루어진 여정(거리)에서 대중교통이 차지하는 비율은 평균 29%입니다.

04 Clear Path Strategies에서 C40를 대신해 실시한 조사 데이터

05 UNDESA, SDG11. 도시와 거주지를 포용적이고 안전하고 회복력 있고 지소 가능하게 만듭시다(Make cities and human settlements inclusive, safe, resilient and sustainable) https://sdgs.un.org/goals/goal11

06 https://www.wri.org/insights/everything-you-need-know-about-fastest-growing-source-global-emissions-transport

경제

대중교통은 도시 경제에 있어 필수적입니다. 더 많은, 더 나은 일자리에 대한 접근성을 제공하고, 고용주에게는 필요로 하는 기술 인력에 대한 접근성을 부여합니다. 양질의 대중교통은 배송과 서비스를 위한 귀중한 공간을 마련함으로써 도시로 비즈니스를 유치하고 번성할 수 있게 합니다.[07] 대중교통은 또한 수백만 명의 사람들에게 일자리를 바로 제공합니다. 대중교통에 대한 투자는 도로 건설보다 30% 더 많은 일자리를 생성하고 거의 100개에 달하는 C40 도시에 최대 460만 개의 고급 일자리를 창출해,[08] 팬데믹 이후 경제를 회복할 수 있습니다(예를 들어, 자카르타에 430,000개, 런던에 144,000개, 그리고 밀라노에 23,000개). 정규 및 비정규 등 대중교통 근로자에 대한 투자 확대를 포함해 괜찮은 일자리로의 정당한 전환을 지원함으로써, 우리는 팬데믹의 최전선에 있었던 사람들이 미래에 중심부를 차지할 수 있게 할 수 있습니다. 또한 고용 기회에 대한 공평한 접근성을 제공함으로써, 우리는 근로 인력에 대한 여성의 참여를 증대할 수 있습니다. 대중교통에 대한 투자는 도시에 대한 투자이며 그 이상입니다. 예를 들어, 런던 지하철 공급망은 43,000개 일자리를 지원하며 그 68%는 런던 외부에 해당합니다.[09]

사회

사회. 대중교통에 대한 공평한 접근성은 평등의 초석입니다. 직장, 교육, 의료, 문화 및 엔터테인먼트에 대한 접근성을 통해서든 혹은 교통 혼잡, 대기 오염 및 교통사고 저감을 통해서든, 도시의 모든 이가 대중교통의 혜택을 누립니다. 사적 교통이 지역 사회에 대해 유발하는 사회적 비용은 대중교통의 28배에 달합니다.[10] 개도국에서는 비정규적인 교통 시스템이 가장 일반적이며 빠르게 확대하고 있는 교통수단입니다.[11] 지속 가능한 모빌리티 기반 시설과 인력에 대한 투자는 교통 시스템을 크게 향상하여, 여성과 소녀, 이주자, 청년, 고령층 및 장애가 있는 사람들을 비롯해 불안정한 비정규 근로자들이 더 나은 대기 질, 더 나은 건강, 향상된 소득과 사회 안전을 통해 안전하고 안정적인 환경에서 사회와 근로에 전적으로 참여할 수 있게 할 것이고, 이 모두는 기후 위기와 그 어떤 미래 팬데믹에 대해 회복력을 구축하는 데 도움이 될 것입니다. 대중교통은 도시 "워킹 푸어"(근로 빈곤층)의 생계를 지원하는 데 필수적인 역할을 하고, 일터와 시장과 고객 사이에 재화를 실어 나르는 능력을 포함해 적정가의 유연한 서비스를 제공할 수 있어야 합니다.

기후

자동차 의존율을 낮추기 위해 대중교통을 강화하고 이를 중심으로 도시를 설계하면 지구 온도 상승을 1.5°C로 제한하는 데 요구되는 총 배출량 저감 목표의 20~45%를 달성할 수 있습니다. By 2030년까지, 활동 이동(active travel) 및 대중교통의 수단 분담률(mode share)이 40%에서 80% 사이까지 확대되어야 하며, 이는 도시 유형에 따라 다르고[12] 차량 전기화와 함께 이루어져야 합니다. 대중교통에 대한 투자는 대중교통의 수단 분담률을 높일 뿐만 아니라, 사람들이 도보와 자전거로 네트워크에 접근함에 따라 활동 이동도 증가시킵니다.. 대중교통 개선과 확대를 위한 우선 투자와 그로 인한 자동차를 벗어난 이동의 전환은 배출량 저감에 가장 커다란 기여를 할 것입니다. 우리는 또한 대중교통의 탈탄소화에 있어서도 진전을 이루어야 합니다. 그렇기 때문에 많은 C40 도시들이 이미 2025년부터 "배출 제로" 버스만 조달하기로 공언하였습니다.[13]

인류의 건강

보건 당국이 권장하는 조치를 이행할 경우, 대중교통에서 COVID-19에 감염될 위험성은 극히 낮습니다.[14] 게다가, 대기 질이 향상되면 호흡계 및 심혈관계 질환의 위험성을 낮춰, 더 건강한 도시를 만들 수 있습니다. 대중교통은 여전히 가장 안전하게 도시를 이동할 수 있는 방법 중

07 https://www.centreforcities.org/reader/delivering-change-making-transport-work-for-cities/transport-essential-growth-cities/

08 https://thefutureispublictransport.org/wp-content/uploads/2021/03/C40-The-Future-of-Public-Transport-Research.pdf

09 https://content.tfl.gov.uk/financial-sustainability-plan-11-january-2021.pdf

10 https://www.researchgate.net/publication/248515960_Transport_cost_analysis_A_case_study_of_the_total_costs_of_private_and_public_transport_in_Auckland

11 https://www.ssatp.org/publication/myths-and-realities-informal-public-transport-developing-countries-approaches-improving

12 맥킨지 에 의하면, 도시 모빌리티를 위한 전략에서는 1인당 소득과 인구 밀도 면에서 도시 간 차이를 고려해야 합니다. (46~47페이지)

13 https://www.c40.org/other/green-and-healthy-streets

14 https://www.uitp.org/publications/public-transport-is-covid-safe/

하나입니다. 자동차로 이동하는 것보다 마일당 10배 더 안전하며,[15] 대중교통은 자동차의 교통 지배율을 줄어 거리를 더 안전하게 만듭니다. 대중교통을 이용하는 사람들은 운전하는 사람들보다 신체적으로 더 활동적입니다.[16] 우리는 여성과 소녀, 소수 집단 사람들과 더 나아가 결국 모두가 폭력의 공포 없이 대중교통을 이용해 일할 수 있도록 해야 합니다. 항상 안전한 환경이 되도록 투자를 통해 올바를 조치를 취해야 합니다.

지난 2년간 대중교통의 이용 상황이 바뀌었습니다. COVID-19로 인해 이동량이 급감한 후, 현재는 팬데믹 이후 도시 주민들의 예상 이용량이 꾸준히 증가하고 있습니다.[17] 사람들은 대중교통을 더 많이 원합니다. 더 광범위하고 빈번하며, 더 효율적이고 연결되어 있으며, 더 깨끗하고 더 빠르고 더 많은 공간이 확보되기를 바랍니다. 이는 이를 위한 투자가 이루어져야만 달성할 수 있으며, 도시들은 이미 그 길을 선도하고 있습니다. 예를 들어 자카르타는 2022년까지 95%의 주민들이 거주지로부터 500미터 이내에서 대중교통 서비스를 이용할 수 있게 한다는 목표를 세웠습니다.

도시와 대도시, 권역 단위로 긴급하고 장기적이며 안정적인 정부의 재정 지원이 필요합니다.

시장과 노동조합과 교통 당국은 대중교통 전기화로의 전환에서 일자리에 변화를 겪을 비정규 및 정규 근로자를 통합하는 괜찮은 고용 기회 창출을 향한 정당한 전환 경로에 함께 힘을 합치는 것이 최선의 접근법이라고 믿습니다. 팬데믹 일선에서 수백만 명의 사람들이 이동할 수 있게 보장해온 이들 근로자들은 대중교통의 운영을 개선하고 새로운 모빌리티 솔루션의 도입과 유지 과정을 매끄럽게 만들어줄 수 있는 기술과 지식을 가지고 있습니다. 경험이 있고 잘 훈련을 받고 또 동기가 있는 인력은 우리가 필요로 하는 대중교통 시스템을 전개해 나가는 데 있어 필수적입니다.

세계 각 도시의 시장, 교통 및 대중 서비스 조합과 근로자, 기후 활동가 및 시민으로서 우리가 공유하는 비전을 구현하기 위해, 대중교통에 대한 투자는 국가적인 경제 회복 계획에서 우선순위가 되어야 하고, 대중교통 수단 분담률을 높이는 것이 기후 계획의 핵심 목표가 되어야 합니다. COVID-19 이후 대중교통 회복에 할당된 현재 자금 규모는 충분하지 않습니다.

C40 연구에 의하면, 모두 합쳐 세계 경제의 25%를 차지하는 거의 100개에 달하는 C40 도시에 대한 이 대대적인 교통 변혁을 이행하는 데에는 이번 10년간 연간 2천억 달러가 필요합니다. 이번 10년간 전 지구적으로 대중교통 이용률을 두 배로 높이기 위해서는 모든 도시에 지원이 있어야 합니다. 우리는 국가 지도자들에게 국가 온실가스 감축 목표(Nationally Determined Contributions)의 일환으로 이 비전과 궤를 같이하도록 대중교통에 대한 목표를 상향 조정하고, 대중교통으로의 수단 전환(modal shift)에 대한 유의미한 헌신을 위해 요구되는 규모의 공공 투자를 구현할 적적하고 기민한 행정 및 재정 도구를 이용해 경제 계획의 일환으로 1년 이내에 이를 구현하기 위한 방안에 즉시 착수할 것을 긴급히 촉구합니다. 통합 시스템으로서 대중교통은 전체적인 정부의 접근법을 요구합니다. 모두를 위한 공평한 대중교통 접근성 확보를 위해서는 각국 정부, 현지 당국, 시장, 및 국제기구가 함께 협력해야 합니다. 도시 모빌리티의 중추에 투자함으로써 도시의 중심에 사람들을 두고 친환경의 정당한 전환을 구축하는 등, 우리의 거리를 기회의 장소로 바꿉시다. 미래는 대중교통입니다.

Glasgow, November 10th 2021

15 https://www.apta.com/research-technical-resources/research-reports/public-transit-is-key-strategy-in-advancing-vision-zero

16 https://academic.oup.com/jpubhealth/article/41/2/222/5035071

17 Clear Path Strategies에서 C40를 대신해 실시한 조사 데이터

Sadiq Khan
Mayor of London, C40 Chair-elect

Anies Baswedan
Governor of Jakarta
C40 Sustainable Mobility Vice Chair

Steve Adler
Mayor of Austin

Phil Goff
Mayor of Auckland

Ada Colau
Mayor of Barcelona

Claudia López Hernández
Mayor of Bogotá

Ekrem İmamoğlu
Mayor of Istanbul

Babajide Sanwo-Olu
Governor of Lagos State

Beppe Sala
Mayor of Milan

Eduardo da Costa Paes
Mayor of Rio De Janeiro

Oh Se-hoon
Mayor of Seoul

London Breed
Mayor of San Francisco

Anna König Jerlmyr
Mayor of Stockholm

Ron Huldai
Mayor of Tel Aviv

Kennedy Stewart
Mayor of Vancouver

Stephen Cotton
ITF General Secretary

Sharan Burrow
ITUC General Secretary

Ambet Yuson
BWI General Secretary

Heather Thompson
ITDP Chief Executive Officer

Rosa Pavanelli
PSI General Secretary

Mohamed Mezghani
UITP Secretary General

Sally Roever
WIEGO International Coordinator

Ellie Harrison
Bring Back British Rail Coordinator

Suzanne Jeffery
CACCTU Chair

Susan Galloway
Get Glasgow Moving Treasurer

Jennifer McCarey
Glasgow TUC Chair

Cover image: © Jordan Siemens - Getty Images